



1月25日 東地申第31号

「2022年度営業関係施策（その1）」についての申し入れ【蒲田駅】団体交渉を行う！

<その1>

○交渉のポイント

- 予算が付いたから実施する体制見直しではない。
- これまでの体制で出来ていたことは、体制見直し後も実施することができる。
- 夕通勤時間帯の立番が必要であれば、駅内で議論し作業ダイヤを変更することも可能。

1. 蒲田駅ホーム体制を見直す目的と考え方について明らかにすること。

回答：グループ経営ビジョン「変革2027」、「駅の変革」のスピードアップに向け、効率的でより生産性の高い業務執行体制を構築し、当社グループの持続的な成長につなげていくため、駅の運営体制の見直しを行うものである。

組合

- ◆具体的には。
- ◆メリットは。
- ◆駅長からは安全とサービスをつくるのが目的だと説明されている。
- ◆安全とサービスをより向上させる認識は変わらないか。
- ◆19時以降の体制が薄くなることについては。

会社

- ◆効率的な体制。信号所移転計画は元々あった。様々な問題がクリア出来たため体制を検討した結果、ホーム体制見直しが出来ると判断。予算が付いたからではない。
- ◆内勤の横となり、情報の連携がスムーズになる。信号所もホームに近くなり、効率的に運用できる。
- ◆重要な要素
- ◆会社全体として様々な工夫をしてやっていくことに変わりはない。
- ◆踏切やホーム上の体制については、駅で検討していただいている。

2. 踏切の異常時対応について、これまで通り迅速に対応出来る体制とすること。

回答：異常時においては、駅総体で対応することとなる。なお、提案の体制で対応可能と考えている。

組合

- ◆これまでやってきたことができなくなるという認識は。
- ◆踏切での事象は同時多発する。社員の負担が増加し、効率的ではない。
- ◆かけつける社員への踏切故障時の教育は。
- ◆蒲田駅の体制は迅速に対応できるものか。
- ◆駅総体というが、他パートでの仕事を行う上で、もっと様々な状況を想定した教育を行うべきだ。
- ◆経験不足による事象も発生している。経験がモノをいう仕事をどのように伝えていくのか。

会社

- ◆踏切対応も想定しながら検討している。駅でも検討しているので十分対応可能。
- ◆事象の規模にもよるが、場合によってはMOや大田運輸区からもかけつける。エリアでの連携・対応力がついてきている。基本的には内勤にかけつけて指示を受ける。
- ◆対応する人は把握していると考えられる。
- ◆その通り。
- ◆異常時教育は重要なポイントの一つ。施策実施後、勉強会やOJTで教育してほしい。首都圏本部も見えていく。
- ◆経験が重要であるという認識は一致する。蒲田駅だけでなく、首都圏本部全体でのレベルアップを目指していく。

3. 蒲田駅輸送業務において、ホーム立番の必要な時間帯に対する考え方を明らかにすること。また、旅客流動の多い時間帯である夕通勤時間帯のホーム上のお客さまの安全の確保と異常時での対応を迅速に行える体制の確保、さらには輸送業務を教育する観点から、夕通勤時間帯のホーム立番業務の廃止を見直すこと。

回答：お客さまのご利用状況等を踏まえ、乗降終了合図の見直しを行うものである。なお、現時点において夕通勤時間帯の乗降終了合図の廃止を見直す考えはない。

- ◆夕通勤時間帯の立番が不要である根拠は。
- ◆WGでの議論は。
- ◆もっと社員の声や発意に寄り添うべきだ。
- ◆乗務員区からの声は。

組合

会社

- ◆利用状況がコロナ前と比べ3割減。乗降や流動の様子を見て、見直せる判断した。中線到着後やダイヤ乱れ時においても、問題ない。
- ◆把握していないが、社員の声で不要と判断。必要であれば状況を見て、駅内で議論して作業ダイヤを変更することも可能。
- ◆社員とのコミュニケーションは必要な要素。一体となって進めていきたい。
- ◆現在のところ、意見はない。

WGの意見を把握せずに社員の声で廃止？言っていることとやっていることが真逆で進め方の丁寧さを感じられない！

<その2へ続く>



1月25日 東地申第31号

<その2>

「2022年度営業関係施策(その1)」についての申し入れ【蒲田駅】団体交渉を行う!

4. 今施策によりホーム体制が見直しとなる一方で、大田運輸区乗務員の兼務発令を行う目的を明らかにすること。
また、提案している施策との整合性について会社の考え方を明らかにすること。

回答:これまでの硬直的な仕事の垣根を超えた柔軟な働き方を実現していくために、系統や事業分野を超えた業務の融合や、兼務・連携はこれまで以上に進めていく考えである。

組合

- ◆蒲田駅での業務は。
- ◆運輸区から来てもらうくらいなら現行で良いという声がある。穴埋めではないのか。
- ◆見習い社員への教育は。
- ◆乗務員が事務室に好き勝手出入りすると、営業事故につながりかねない。駅で働く上での基本的なルールは教育を行うべきだ。

会社

- ◆ホーム業務。
- ◆体制変更するから兼務というわけではない。
- ◆乗務員区で「求める姿」などを伝え、必要な業務についても現場で教育している。
- ◆その通りだ。改めて伝えていく。首都圏本部内の様々なセクションにも伝えていく。

5. 車内の清掃対応や遺失物捜索に対応できる駅が減少している現状を踏まえ、今後の考え方を明らかにすること。

回答:引き続き、駅総体で対応することとなる。

組合

- ◆対応できない駅が増えている。
- ◆駅総体になっていない箇所もあり、駅総体という言葉で終わらせるべきではない。
- ◆拠点となる駅を決めるなど、新しい視点でお客さまサービスを考えるべきではないか。
- ◆環境アクセスと契約を結ぶことは。

会社

- ◆基本的には、できるかぎり対応していただきたい。
- ◆引き続き状況は見ていく。
- ◆集約して業務を行うこともよいと考える。引き続き検討課題。
- ◆不可能ではないと考えるが、予算などの課題もある。

6. 今回の施策を進めるにあたり安全・安定輸送に関わる業務や設備の整備については、現場で業務を行う社員の理解を得ながら早急に整備すること。

回答:必要な設備の整備は行っていく考えである。

組合

- ◆屋外が確認できるよう、モニタを設置すべきだ。今回の施策で新たな設備は設置したのか。
- ◆安全確保のため、内勤や信号所にも列停を設置すべきだ。
- ◆細かい事柄については、現場長に伝えていけばよいのか。
- ◆寝室や休憩室など、現場の声を聞き整備すべきだ。

会社

- ◆在線を確認できるモニタは設置する。ホーム上の様子は内勤で確認し、何かあれば信号所に伝えられる。その他には、内勤エリアにマイクアンテナを設置したり、新信号所の電気を明るくしたこと、遺失物システムにアクセスできるよう改札に端末を設置したことが挙げられる。
- ◆理解するがコスト面など状況を見て検討していく。信号所では信号抑止もできる。必ずしも内勤に列停が必要という事はない。
- ◆必要なものについては、駅からMO・首都圏本部へと上申してほしい。
- ◆必要な整備は実施していく。

その場所で働く人の声を尊重すべきだ!特に、誰でもすぐに列車を止められる”列停“は整備すべきだ!

7. 蒲田駅の執務箇所で、日常的に清掃が必要な箇所についての考え方を明らかにすること。なお、その箇所を清掃ができる体制を整えること。

回答:提案の体制で対応可能と考えている。

- ◆清掃は作業ダイヤに組み込んで行うべきだ。

組合

会社

- ◆頻度の問題はあるが、可能であると考えている。作業ダイヤについては、都度見直ししてほしい。

聞こえの良い言葉では異常時対応はできない!地本は現場と共に施策を検証していきます!